

船舶交易市场周评(1月2日至1月8日)

1月8日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为884.37点,环比微涨0.83%。其中,国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.39%、0.54%、1.72%;国际散货船价综合指数微跌0.75%。

国际干散货运输需求惨淡,市场船多货少,BDI指数21连跌收于791点,尚未触底,二手散货船价格以跌为主。本期,5年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT-1018万美元,环比上涨0.42%;57000DWT-1585万美元,环比上涨0.13%;75000DWT-1614万美元,环比下跌2.93%;170000DWT-2584万美元,环比下跌0.50%。当前,铁矿石、煤炭和粮食等大宗散货货源严重不足,市场剩余运力太多,即期运价尚未探底,但干散货船1年期租金费率稳中有涨,预计二手散货船价格短期稳中看跌。本期,二手散货船市场成交量有所恢复,共成交11艘,总运力68.03万DWT,成交金额8180万美元,平均船龄11.73年。

美国原油产量可能在2020年触顶,围绕中东、委内瑞拉等地的地缘政治紧张依然存在,经贸紧张局势缓解后全球经济增长和石油需求会得到刺激,原油价格震荡上涨收于68.27美元/桶,环比上涨2.40%。本期,国际油轮运价横盘波动,二手国际油轮船价涨跌互现。5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT-2366万美元,环比下跌0.22%;74000DWT-2492万美元,环比上涨0.17%;105000DWT-3309万美元,环比上涨0.34%;158000DWT-4518万美元,环比下跌0.10%;300000DWT-6332万美元,环比上涨1.77%。当前中东紧张局势升级引发市场投资者开始重新审视局势的变化,油轮运价小幅震荡,预计二手油轮价格短期以稳为主。本期,二手国际油轮成交大幅增加,共计成交10艘,总运力176.65万DWT,成交金额23120万美元,平均船龄13.6年。

沿海散货运价从阶段性高位震荡回调,二手沿海散货船价平稳波动。本周,5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT-163万人民币,环比上涨0.57%;5000DWT-737万人民币,环比上涨0.48%。春节临近,火电厂以消耗库存为主,煤炭运输需求减弱,船东开始降价揽货锁定春节前后的运输业务,运价弱势下行,预计沿海散货船价格平稳波动。本周,沿海散货船成交稀少,成交船舶吨位以1000载重吨为主。

内河散货运输需求一般,二手散货船价格大幅波动。本期,5年船龄的国内内河散货典型船舶估价:500DWT-53万人民币,环比下跌1.77%;1000DWT-110万人民币,环比上涨3.21%;2000DWT-208万人民币,环比下跌1.25%;3000DWT-329万人民币,环比上涨6.69%。内河建材运输需求波澜不惊,预计内河散货船价震荡盘整。本期,内河散货船市场成交量大幅萎缩,共计成交46艘(环比减少51),总运力6.72万DWT,成交金额7106万元人民币,平均船龄9.66年。

CCS完成“向阳红21”号改建航行试验

本报讯(通讯员 柯珂)近日,由中国船级社(CCS)负责改建检验的“向阳红21”号科考船圆满完成试航任务。“向阳红21”号科考船维修改造项目由中船重工有限公司702研究所设计,黄海造船有限公司承建,于2019年1月5日正式开工。改造后的“向阳红21”号科考船全长70.8米,型宽11.6米,设计航速15节,续航里程8000海里。

在为期7天的试航任务中,CCS同船厂、船东以及设备厂商通力协作,先后进行了电力推进负荷、航速测定、回转特性、减摇鳍试验、艏侧推试验、动力定位等试验,并对噪音、振动方面进行测量,圆满完成了航行试验项目。

改造后的“向阳红21”号科考船采用了先进的ABB电力推进系统,配备DPI动力定位系统,总体性能、船体结构满足CCS现行规范、公约和标准的要求,提高了船舶技术性能和安全性,提升了船舶自动化水平及海洋监测调查能力,增强了船舶综合调查实力,改善了船员及调查人员的工作与生活环境,延长了船舶使用寿命,能够满足各项海洋业务需求。

“向阳红21”号科考船计划在2020年2月中旬交付中国海洋局东海分局,投入中国近海及远海的海洋科考任务,助推海洋强国的建设。

扬州中远海运重工连续交付四艘新船

本报讯(通讯员 王伟州)1月6-7日,扬州中远海运重工连续交付四艘新造船项目,实现了2020年生产经营工作的开门红。

1月6日上午,扬州中远海运重工为英国船东公司建造的15.8万吨苏伊士原油轮(CIS158K-03)“SATURN MOON”在上海顺利签字交付。“SATURN MOON”轮是扬州中远海运重工为该船东公司建造的3艘15.8万吨系列苏伊士原油轮的最后一艘。该船总长269米、型宽48米、型深23.4米。

1月7日上午,扬州中远海运重工为阿联酋船东公司建造的3艘6.4万吨散货船在上海顺利交付。至此,扬州中远海运重工已为该船东成功建造了10艘6.4万吨散货船,该型船总长199.9米、型宽32.26米、型深18.5米。

扬州中远海运重工相关负责人介绍,此次四艘新造船的连续交付吹响了公司新一年的生产保节、保交付工作的号角。1月6日下午,该公司还顺利完成为中国矿运建造的40万吨矿砂船(H1451)的海试,该船计划于2020年春节前交付。

《纲要》强调要坚持法治引领,完善综合交通法规体系,推动重点领域法律法规制定修订;要深化交通公共服务和电子政务发展;要开放合作、面向全球、互利共赢。这从提升法制、服务、外向型发展水平三个维度对交通强国建设提出了具体要求,也为我们进一步提高和改进海南海事工作指明了方向。首先,

要积极推动海南自贸港立法法过程,把海事监管服务要求通过法律形式体现出来,掌握水上交通安全监管话语权,努力构建与海南自贸区(港)建设相契合的地方性海事法规体系,推动建设法制型海事,提升海事执法权威。其次,要深化互联互通理念,强化南海海域国际海事合作,推进琼港澳海事搜救合作,加强与地方政府及相关部门的沟通交流,加大与华南片区海事监管合作力度,主动融入地方和区域发展大局,推动外向型海事建设。第三,要打造智能、高效、精准的海事公共信息服务平台,优化公共服务体验。深化海事政务办理便民化,推动建设服务型海事,提升行政相对人的满意度和获得感。

潮起海之南,扬帆恰其时。交通强国的号角已经吹响,海南海事人要舍我其谁的豪气,中流击水的勇气,积极投身到交通强国建设南海新篇章不懈奋斗,再立新功!

绿色造船奏响转型发展主旋律

□ 全媒体记者 吴竹韵



马尾造船公司码头。本文图片由本报资料室提供

作为制造业的重要组成部分,造船业既是我国支柱产业之一,也是高消耗和污染较严重的行业。在国际船舶排放标准日趋严格和国家环保政策的双重作用下,绿色造船势在必行,以高技术含量、低碳环保为特征的船舶制造已成为我国船舶行业的未来发展方向。

当前,我国在绿色造船方面取得了什么样的进展?面临着哪些棘手的问题?未来船舶行业的绿色发展路径如何?近日,记者采访了武汉理工大学船舶与海洋工程学科首席教授吴卫国,他结合绿色造船实际,为船舶行业发展提出建议。

绿色制造引领行业变革

在工业化和现代化飞速发展的今天,我国造船行业得到了前所未有的大发展。但与此同时,资源短缺、环境污染等日益严峻的一系列发展问题使得船舶行业的可持续发展面临巨大挑战。长期以来,我国造船业的发展模式以高投入、高消耗、高排放著称,这种粗放型的发展方式在推动我国造船业实现快速增长的同时,也对资源环境产生了不利影响。因此,绿色造船应运而生,并成为造船企业的必行之路。

近年来,面对产能过剩和市场低迷的不利发展环境,我国造船业积极创新技术,推广精益造船模式,主动探索研制绿色化的中高端船舶产品,取得了制造流程和产品的“双绿色”成果。从船舶产品看,我国不仅在LNG船、电推船等清洁能源动力船舶的研制上颇有建树,而且在传统动力船舶领域,通过设计改良、技术创新,促使船舶各项环保指标实现飙升。

“事实上,造船业的绿色化发展体现在船企推进生产流程零污染、提升资源利用率的过程中。”吴卫国表示,在市场和环保政策引导下,国内许多船厂纷纷转变传统生产方式,配置低耗高效的自动化装备,采用绿色工艺、绿色原料,应用绿色环保的精益造船模式,把绿色理念贯穿于生产、经营、管理的每一环节。比如,2019年由江苏仪征造船厂建造的三峡库区唯一的大型“绿色”修船坞投入运营,首次实现运用超高压水除锈技术,避免了传统浮吊坞在进行喷砂除锈作业时产生的大量粉尘造成水体污染。“应该说,我国造船业的污染问题在经历生产全流程的绿色化革新后有了明显改善,绿色造船已成为主流发展趋势。”

问题犹存

粗放型发展亟待转变

然而,尽管绿色造船已经成为我国船企的必然选择,但目前,由于国内大部分船企仍处于转型发展的过程中,其生产设备依然比较落后,在造船技术、材料利用及管理模式下仍存在较严重的污染和效率问题。“与国际先进船厂相比,国内船舶业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

导致资源利用效率偏低。以船用钢板为例,船企使用的普通钢板成本占采购成本的25%左右,但总利用率只有约85%,有的甚至更低,并且钢材需要大量切割,焊接长度长,这种固定生产模式导致船企的生产效率低下。”

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如



东南造船公司交付的出口船。

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

我国造船业面临的环境污染主要包括噪声污染、废水和废料污染等。许多船企因生产方式的落后,在船体电焊、锻造和喷漆过程中会产生大量固体废弃物,包括废钢材、各类粉尘等。同时,生产过程中的废水也是一大主要污染源,如

路径已明

“观念+技术”双轮驱动

立从设计、制造、到产品的全过程无污染、高质量的绿色发展理念是船企实现绿色发展的前提。船企必须认真吃透国内外环保新政策新法规,及时更新落后设备,添置污染回收处理装置,严控有害原料使用。只有通过构建绿色生产流程、建立健全绿色管理制度,才能切实将绿色发展要求贯穿于企业经营管理的整个过程。同时,船企还

瞄准交通强国建设新坐标 开启海南海事发展新征程

(上接第1版)要做到思想上对接,必须提高政治站位,从“五位一体”总体布局和高水平“四个全面”战略布局的高度来认识和理解《纲要》,深刻把握《纲要》的实施对提高交通运输系统在国民经济中的地位、拓展交通运输发展空间和丰富交通发展内涵方面的重要意义和作用,进一步增强参与《纲要》实施的自觉性和主动性;要做到行动上对接,必须坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,以驰而不息、久久为功的态度谋划发展,自觉将推进《纲要》落地作为“职责使命”,结合海南海事实际细化九大重点任务落实的时间表、任务书,明确责任主体,实行“挂图作战”,确保《纲要》稳步推进,取得实效;要做到作风上对接,必须对标海事“五个一流”的要求,打造一支有铁一般忠诚、铁一般担当、铁一般纪律的海事铁军,真正做到思想一致、目标一致、行动一致,形成推动《纲要》落地见效的内在动力。

突出主责主业,坚持不懈抓好水上安全监管夯实交通强国建设安全环境

海事是航运安全发展链条中不可或缺的重要一环,是建设交通强国航运的基础环节。围绕《纲要》提出的“着力提升本质安全水平”要求,海南海事局要从提高队伍素质、提升监管能力、完善监管体制和监管环境着手,统一培养标准,健全培养体系,持续深化专业人才培养,提升执法队伍“两支队伍”建设,提升海事履职能力;要大力推进基础设施装备体系和海事智慧平台建设,推动海事监管能力和监管手段由注重规模向注重质量,由传统人力密集型向智慧高效型转变,提升

安全监管效能;要坚持共治共建共享理念,强化航运企业安全生产主体责任,完善辖区应急救援机制,探索建立符合海南自贸区(港)发展要求的风险防控和隐患排查治理监管体系,确保辖区水上交通安全形势稳定;要大力宣传安全发展理念,推进水上交通安全文化建设,营造全社会关注、支持、参与水上交通安全文化建设的氛围,为交通强国建设夯实安全发展基础。

突出战略融合,持续深化服务国家战略举措展现海事担当作为

《纲要》的颁布实施,开启了交通运输行业发展的新征程,对于海南海事来说既是机遇也是挑战。由于独特的地理位置和区位优势,海

南海事将在相当长的一个时期内面对“一带一路”“交通强国”“海洋强国”“国际旅游岛”“海南自贸区(港)”“南海开发”等多个国家重大发展机遇交汇、叠加的状态,保持良好战略定力,找准战略定位,充分运用各大战路赋予海南发展政策优势,改革制约海南海事发展体制机制弊端,成为推动海南海事高质量发展的关键所在。海南海事要以交通强国战略为统领,立足南海开发和海南自贸区港建设两大战略支点,厘清和用足各大战路政策优势,瞄准优化涉海经济营商环境和提升南海海事监管能力两大突破口,以加快5000吨级大型海巡船建设为契机,加大南海海事监管课题研究,推动南海海岸线监管体系建设,构建“陆海空天”一体化防控体系,提升海事监管能力,着力解决困扰南海海事监管“想不到、看不清、管不了”的问题;以推动海事服务便捷高效为目标,加大对新兴产业和新业态海事监管服务的研究;积极推进与自

贸区(港)建设相适宜的体制机制创新,激发海事活力;持续深化“放管服”改革,实施海事现场执法“清单式”管理,推进海事电子政务平台与电子口岸公共服务平台的数据对接,建立符合自贸区(港)个性化业务的应用模块,提升政务服务质量,进一步优化涉海经济营商环境,展现海事担当作为。

突出能力提升,持续增强海事服务发展的能力和水平

《纲要》强调要坚持法治引领,完善综合交通法规体系,推动重点领域法律法规制定修订;要深化交通公共服务和电子政务发展;要开放合作、面向全球、互利共赢。这从提升法制、服务、外向型发展水平三个维度对交通强国建设提出了具体要求,也为我们进一步提高和改进海南海事工作指明了方向。首先,